
Victor SCARDIGLI, *Un anthropologue chez les automates.
De l'avion informatisé à la société numérisée*

Paris, Presses Universitaires de France, coll. Sociologie d'aujourd'hui,
2001, 245 p.

Gisèle Bezon



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/questionsdecommunication/7303>

DOI : 10.4000/questionsdecommunication.7303

ISSN : 2259-8901

Éditeur

Presses universitaires de Lorraine

Édition imprimée

Date de publication : 1 décembre 2002

ISSN : 1633-5961

Référence électronique

Gisèle Bezon, « Victor SCARDIGLI, *Un anthropologue chez les automates. De l'avion informatisé à la société numérisée* », *Questions de communication* [En ligne], 2 | 2002, mis en ligne le 23 juillet 2013, consulté le 22 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/questionsdecommunication/7303> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/questionsdecommunication.7303>

Ce document a été généré automatiquement le 22 septembre 2020.

Tous droits réservés

Victor SCARDIGLI, *Un anthropologue chez les automates. De l'avion informatisé à la société numérisée*

Paris, Presses Universitaires de France, coll. Sociologie d'aujourd'hui, 2001, 245 p.

Gisèle Bezon

RÉFÉRENCE

Victor SCARDIGLI, *Un anthropologue chez les automates. De l'avion informatisé à la société numérisée*. Paris, Presses Universitaires de France, coll. Sociologie d'aujourd'hui, 2001, 245 p.

- 1 L'ouvrage de Victor Scardigli, qui porte comme sous-titre « De l'avion informatisé à la société numérisée », est paru après deux ouvrages collectifs, déjà consacrés à l'innovation dans l'aéronautique civile. En prenant le contre-pied du discours qui présente l'évolution numérique comme inéluctable, l'auteur se livre à une approche de la société de l'information en abordant sa dimension de construction sociale. Pour révéler ce processus, il choisit d'étudier la conception des systèmes automatisés d'aide à la navigation de l'Airbus A32, et analyse pour cela la pratique professionnelle quotidienne des ingénieurs d'étude. Dépassant l'idéologie de la modernité qui accompagne le développement des techniques de l'information et de la communication (TIC), Victor Scardigli poursuit deux objectifs. D'une part, il cherche à connaître les raisons qui conduisent la société à produire un nombre croissant d'objets techniques complexes et, d'autre part, à savoir qui sont les hommes qui président à la naissance de ces objets.
- 2 À travers cette étude de l'industrie aéronautique, Victor Scardigli s'interroge sur les origines de la société de l'information, et remonte le temps pour retrouver la genèse de l'innovation et de ses acteurs. Toutefois, pour éviter toute approche réductrice, il

choisit de situer son analyse dans un cadre théorique transdisciplinaire en faisant appel à l'anthropologie, la psychanalyse, la sociologie des techniques, la sémiologie et l'histoire. Cette approche lui permet de mettre en valeur la rencontre sociale qui fait le succès d'une innovation. En l'occurrence, il s'agit de la rencontre des pilotes et des ingénieurs qui ont participé à l'élaboration des automates d'aide à la navigation. Ces partenaires vont, tout au long du processus de conception, échanger, confronter leurs expertises, soit directement, soit par l'intervention de médiateurs (humains ou objets), constituant ainsi un réseau d'acteurs, un « système d'innovation en continu ». Au fil de la lecture, on notera que ces échanges et confrontations naissent de représentations mentales, fondées sur les cultures différentes, voire opposées des membres de communautés professionnelles. Dans ce cas, on peut difficilement parler d'action de coopération.

- 3 L'étude présentée est réalisée en deux temps, d'abord auprès des pilotes, puis auprès des ingénieurs. En effet, l'évolution de la conception aéronautique – mettant initialement l'avion au service du pilote, vers l'automate qui dirige voire élimine l'homme –, fait apparaître une logique hégémonique des ingénieurs. Du fait de l'informatisation de l'appareil, ces derniers étendent leur pouvoir sur le déroulement du vol, ce qui amène à étudier les bouleversements engendrés, par les nouveaux équipements, sur les pratiques des équipages à bord. Une première approche ethnographique de la vie quotidienne des équipages révèle la présence de conflits, là où l'on aurait pu penser que l'expérience des pilotes permettrait une co-invention. En effet, les concepteurs s'approprient l'avion au point que, rejoignant Bruno Latour dans *Aramis ou l'amour des techniques*, Victor Scardigli parle d'un amour pour l'objet ou plutôt pour son idée. En outre, ceux-ci ne voient pas les pilotes comme des partenaires, mais comme de simples exécutants, entraînant chez ces derniers, frustrations mais aussi braconnage. Ainsi, certains pilotes ont-ils pu, en vol, choisir de déconnecter l'automate pour reprendre le contrôle de l'appareil, cela en totale contravention des règles de sécurité édictées.
- 4 L'étude monographique réalisée auprès des ingénieurs permet, elle aussi, de mettre en évidence les multiples oppositions entre ces deux catégories d'acteurs. Les entretiens révèlent, d'abord, une opposition culturelle. En effet, les pilotes ont vécu, pendant des décennies, dans une culture du corps et des sens à l'intérieur du cockpit. L'arrivée des automates, dans leur quotidien, importe une culture de l'intellect et de la représentation, celle des ingénieurs. Ceux-ci s'attribuent le rôle de créateurs et le pouvoir de juger ce qui est bien ou mal dans la conduite du vol.
- 5 À travers l'analyse de trois dialogues, Victor Scardigli expose comment les entretiens que les ingénieurs ont voulu objectifs, révèlent des représentations mentales implicites, au-delà de la description de l'activité d'un bureau d'étude. Ces représentations nuancent des discours qui se réclament pour certains de « l'automatisation humaniste », affirmant la prépondérance de l'homme sur la machine, celle-ci n'étant qu'une garantie de sécurité. Victor Scardigli révèle un paradoxe chez le concepteur qui affirme, d'une part, sa volonté de « mathématiser le monde », sous prétexte d'améliorer sécurité et performance mais admet, d'autre part, une éventuelle participation des équipages à la co-invention et à la co-responsabilité malgré leur caractère « faillible ». Cependant, ce discours ne correspond ni à l'opposition historique qui existe entre humanisme et projet social du « tout automate », ni à une façon de penser la sécurité. Cette conception de la sécurité contredit le choix déclaré de ne pas toucher au rôle

central du pilote et entache l'homme, victime de ses sens et de ses émotions, d'un soupçon de culpabilité face à l'infailibilité de l'automate. En définitive, l'homme est invité à se comporter dans son travail comme une machine, suivant ses fonctions, tandis que les automates et les avions sont considérés comme des humains.

- 6 Les conclusions auxquelles parvient Victor Scardigli nous éclairent sur la qualité des conflits qui naissent entre concepteurs et destinataires des technologies et sa démarche présente deux avantages. D'un côté, alors que l'étude réalisée sur plusieurs années pouvait entraîner l'obsolescence de certaines données recueillies, le chercheur est retourné sur les lieux à plusieurs mois d'intervalle, ce qui l'a conduit à revenir sur certaines conclusions ou à souligner des éléments qui lui avaient échappé. D'un autre côté, il est intéressant de noter que l'auteur a cherché à élargir son champ d'analyse à des domaines de l'industrie aéronautique, mais aussi à des secteurs d'activité éloignés. Cette comparaison, doublée d'un parcours historique retraçant l'évolution des relations entre concepteurs et utilisateurs des outils technologiques, fournit des indications sur l'évolution des représentations du monde que forgent ces différents « actants ». Les concepteurs – ingénieurs – sont mus par une représentation positiviste de la société qui les pousse à voir dans les sciences la solution pour vivre dans une société sûre, en reléguant l'utilisateur au rôle d'exécutant. Les utilisateurs – pilotes – voient leurs compétences reconnues et leur participation requise, mais seulement en apparence, car les échanges entre les deux communautés se font au profit des scientifiques qui élargissent le champ de leur expertise.
- 7 L'intérêt de l'ouvrage de Victor Scardigli, auquel on pourrait cependant reprocher l'absence d'index et de bibliographie alphabétique, réside dans la transposition de son approche de la société de l'information dans un contexte plus général. Il souligne ainsi le risque que court le citoyen à s'en remettre passivement à la toute-puissance scientifique.

INDEX

oeuvre citée Anthropologue chez les automates. De l'avion informatisé à la société numérisée (Un) – (Victor Scardigli, 2001)

AUTEURS

GISÈLE BEZON

CREM, université de Metz